QUESTIONS MUNICIPALES

PAR

E. W. VILLENEUVE

Commissaire des Finances de la Ville de Montréal



MUNICIPAL QUESTIONS

BY

E. W. VILLENEUVE

Commissioner of Finance for the City of Montreal

PROBLEMES
DE L'HEURE PRESENTE

L'urgence d'une réorganisation complète de notre organisme municipal. — Confection de notre budget. — Le revenu de la Cité. — Moyens de l'accroître. — La question du tramway.

(Texte d'un discours du Commissaire E.-W. Villeneuve, au Monument National, le 2 novembre 1916.)

MESSIEURS,

En assumant les fonctions de Commisaire de la Cité de Montréal au mois d'avril dernier, je découvrais que les craintes que j'avais entretenues depuis 1908, au sujet des méthodes erronées dans l'administration des finances municipales, étaient plus que justifiées.

Dès son entrée en office, le nouveau bureau exécutif avait à faire face à un déficit, et, par conséquent, à la nécessité d'adopter des mesures pour remédier à ce mal.

A la séance d'inauguration du Conseil, je fis allusion à la lourde dette de la Cité et aux dépenses immenses nécessitées pour l'administration des divers départements municipaux, insistant particulièrement sur l'importance d'un changement dans nos méthodes.

Depuis, les améliorations tant désirées n'ont pas encore abouti, les mêmes conditions d'administration générale existant pratiquement, et nous avons maintenant à faire face à un budget pour l'an prochain qui comporte un déficit considérable, budget préparé d'après les méthodes antiques et surannées du budget précédent, permettant à tous les départements de fonctionner pendant une autre année sur le même système que par les années passées. C'est une situation intolérable que celle que la Ville de Montréal doit subir pour la troisième fois, je veux dire la position humiliante d'une ville qui s'administre avec un déficit.

Et c'est précisément parce qu'après six mois d'une étude attentive de notre administration, après six mois de contact journalier avec chaque branche de nos services municipaux, après six mois de luttes dans le but d'atteindre la racine du mal et obtenir la réorganisation complète de tout notre système, je n'entrevois aucune perspective des mesures qui pourraient apporter un soulagement réel, tangible et pratique, que j'ai décidé en cette circonstance critique de l'histoire de la Cité, de convoquer une réunion des contribuables, de mettre sous leurs yeux aussi clairement que possible la position des affaires de la ville, de leur indiquer mon attitude à ce sujet et indi-

quer également des mesures qui, dans mon opinion, devraient être adoptées, s'ils veulent éviter un fardeau additionnel qui, dans les circonstances, ne pourrait être qu'un répit temporaire, mais qui n'apporterait aucun remède à notre situation.

Le point vital dans l'administration d'une ville, c'est la confection du budget, et je pourrais ajouter que le point scientifique d'un budget municipal consiste à se tracer un plan d'administration pour l'entretien et l'amélioration de la ville, et l'imposition de taxes dans le but d'obtenir le montant nécessaire à ces fins. C'est ce que des autorités compétentes considèrent être la véritable méthode moderne que l'on doit suivre dans de tels cas. Mais cette façon de confectionner un budget, laquelle signifierait pratiquement la taxe mobile, doit être accompagnée d'un plan bien défini pour les travaux publics, les expropriations, les améliorations, car s'il en était autrement, une administration imprévoyante pourrait à sa guise imposer, sans limite, les taxes qu'elle voudrait aux propriétaires.

Il est certain que Montréal ne peut sans une préparation soignée, sans un plan d'ensemble bien défini et bien suivi, adopter la taxe mobile ou le système gradué de taxation. Nous en sommes au point, aujourd'hui, qu'il nous faut limiter notre progrès aux nécessités strictes, suivant l'exigence de la situation, ce qui, vous en conviendrez, est une position fausse et erronée pour une ville.

D'après nos chefs de départements, nous aurons besoin pour l'administration de la Cité, en 1917, d'un montant avoisinant $13,334,000.; ce chiffre inclue un montant de $2,050,000. pour les commissions scolaires, nos charges d'intérêts au montant de $5,000,000 et $4,019,000. pour les salaires.

La principale partie de notre revenu est prélevée au moyen de la taxe foncière dont le taux a été fixé, il y a nombre d'années, alors que ce chiffre était suffisant pour répondre aux besoins de la Ville.

Il existe une opinion générale, que les propriétaires partagent depuis assez longtemps la plus grande partie du fardeau des améliorations et de l'entretien de la ville, et qu'un effort devrait être fait pour trouver d'autres sources de revenus afin de répondre aux besoins généraux.

Il est évident que dans une ville comme la nôtre, on ne peut fixer à l'avance un montant juste et qu'il doit y avoir dans notre revenu le même système de gradation qu'il y a dans l'accroissement et le progrès de la ville elle-même.

Nos revenus

Au moyen de nos taxes sur la propriété et d'autres sources de revenus que nous percevons depuis des années, les calculs sont que nous recevrons dans le cours de l'exercice prochain près de $12,000,000. Vous vous apercevez immédiatement de l'inégalité qui existe entre nos besoins et nos revenus. La question est maintenant de savoir comment faire face à ce déficit de $1,400,000, à $1,500,000 et à ce sujet on a suggéré plusieurs moyens.

On pourrait d'abord prélever une taxe spéciale, afin de combler le déficit, mais le cas advenant, le soulagement ne serait que temporaire, puisque les conditions qui ont amené ce déficit subsisteraient encore; il est vrai que si nous adoptons ce plan, nous pourrons rencontrer nos obligations cette année, mais ce n'est pas suffisant; cet argent aura été payé par des citoyens et l'an prochain ces derniers se trouveraient exactement dans la même situation.

A mon point de vue, ce n'est pas le

moyen qu'il faut pour détourner les difficultés.

La taxe sur les pavages permanents

Une méthode qui m'apparait comme étant de nature à apporter un soulagement permanent, consisterait à adopter ce qui est en pratique dans toutes les villes modernes, et de charger toutes les améliorations locales directement aux propriétaires en imposant une taxe spéciale, remboursable dans un certain nombre d'années. Le système actuel qui consiste à charger tous les pavages permanents au fonds général d'emprunt, est des plus injustes, parce que l'intérêt et le fonds d'amortissement en rapport avec cet item, sont pris à même nos revenus, et que les propriétaires qui ne retirent aucun avantage en fait d'amélioration à leur propriété payent également pour ces améliorations autant que les propriétaires qui en bénéficient.

En chargeant aux propriétaires sur les rues où les pavages permanents ont été faits ou sont en voie d'exécution, un prix uniforme, par exemple de $2.00 la verge, en imposant une taxe pour payer ce montant, remboursable en vingt années à 5 p.c. d'intérêt, celui qui paye des taxes serait certain de recevoir en retour une valeur équivalente.

Ce projet ne peut se heurter aux objections que l'on faisait il y a quelques années à la taxe des améliorations locales (Local Improvement Tax). En vertu de l'ancien système, un individu payait le plein prix du pavage de la rue dont il était riverain, et dans certains cas, dans les rues commerciales où se faisait le lourd trafic et qui étaient pavées en blocs de granit, le propriétaire était obligé de payer jusqu'à $3.50 la verge.

En vertu de la taxe projetée, tous les pavages permanents seraient chargés au taux fixe de $2.00 la verge, la Ville s'engageant à payer pour toute charge supplémentaire que la confection de ces pavages pourrait amener. Cette taxe serait répartie sur toutes les propriétés affectées par les pavages permanents déjà faits et à faire; le coût de la réfection des pavages déjà faits serait supporté par la Cité.

Non seulement cela serait en conformité avec les méthodes modernes d'administrations municipales, mais cela aurait également pour effet de réduire notre dette d'environ $12,000,000 et de diminuer les charges d'intérêts que nous extrayons de notre revenu, d'environ $600,000 réduisant ainsi d'autant notre déficit.

Il est également suggéré d'imposer sur les conduites d'eau principales une taxe de 10c par pied, pendant dix ans, ce qui diminuerait encore notre dette de $4,000,000 à la fin de la période et amoindrirait ainsi le lourd fardeau que l'agrandissement de l'aqueduc a placé sur nos épaules.

La répartition

Pour mieux démontrer de quelle façon pourrait fonctionner ce nouveau système de contributions temporaires, je citerai un exemple. Supposons une propriété de $10,000 possédant 25 pieds de façade. Il est évident qu'une taxe aditionelle de 1-4 de 1 p.c. sur la valeur de la propriété, ne serait pas par elle-même suffisante pour faire face à nos besoins actuels, puisqu'elle n'apporterait qu'un soulagement temporaire. Par contre, en chargeant les pavages, sur un front de 25 pieds, avec une rue de 30 pds de largeur, dont le coût serait naturellement réparti entre les propriétaires de chaque côté nous retirerions $84.00 qui seraient payées à la Cité en vingt versements annuels, à 5 p.c., ce qui signifie $8.40 pour la première année, lequel montant serait réduit de 21 cts annuellement, constituant l'intérêt réduit jusqu'au paie-

ment final. La charge de 10c pour les conduites d'eau principales serait — pour 25 pieds de façade — de $2.50 par année pendant dix ans.

Ce projet de charger les pavages voudrait dire qu'à moins que la rue faisant face à votre propriété ne soit pavée vous n'auriez pas à payer cet item de $8.40, tandis que si le projet d'impôt supplémentaire de 1-4 de 1 p.c. est adopté cette année vous aurez à payer $25.00 que votre rue soit pavée ou non.

Ce système garantirait en même temps les travaux de pavages futurs que l'on sera forcé de suspendre d'ici à quelques années, parce que nous avons dépassé la limite de notre pouvoir d'emprunt.

Je suis d'opinion que ces charges fixent la limite de ce que les propriétaires devraient être apelés à payer.

Les compagnies d'utilités publiques

Le projet le plus important qu'il y ait ensuite, est celui qui consiste à imposer une taxe à nos compagnies d'utilités publiques. Il semble raisonnable tout au moins que ces compagnies qui utilisent nos rues comme autant de sources de richesse, devraient donner quelque chose en retour des privilèges dont elles jouissent.

Parmi les nombreuses compagnies d'utilités publiques auxquelles je fais allusion, je mentionnerai la Bell Telephone Company, la Public Service Corporation, la Shawinigan et la Civic Investment & Industrial Company, ou comme on la connaît plus familièrement la Montreal Light Heat & Power Company. Notre intention est de taxer ces compagnies à raison de 5 p.c. sur leurs recettes brutes, ce qui apporterait à notre revenu un montant additionnel de plus de $500,000 par année.

Quant à l'équité de cette taxe, je crois que l'on ne peut en douter. Ca été de la part des administrations précédentes, une erreur grave et un sérieux manque au devoir que de permettre à ces compagnies d'utiliser nos rues de la façon dont elles le font, sans aucune contribution aux citoyens qui, eux, sont les véritables propriétaires des rues.

Les richesses fabuleuses que ces corporations amoncellent annuellement à même les deniers du peuple, ont atteint leur point culminant, en ce qui concerne surtout le cas de la Montreal Light Heat & Power Company, qui est la plus puissante de toutes les compagnies d'utilités publiques.

La Montreal Light Heat & Power Coy

Je vous demande bien pardon, si je m'écarte quelque peu de la question de la taxe et du budget pour vous faire un court historique de cette compagnie et de ses relations avec la Cité de Montréal.

En 1907, l'échevin Payette, plus tard, maire de Montréal, entreprit de régler la question de franchise de la Montreal Light Heat & Power Company, et présenta au Conseil de ville, une mesure en conséquence, que la compagnie, à cette époque était prête à accepter. Je cite ce fait simplement dans le but de jeter de la lumière sur la situation actuelle de cette compagnie, comparée à ce que l'on considérait être raisonnable et rémunérateur en 1907.

En vertu de ce contrat, la Cité devait, premièrement, percevoir 3 p. c. sur les recettes brutes de la compagnie; le dividende payé à ses actionnaires sur un capital actions de $17,000,000 devait être limité à 6 p.c.; la compagnie devait aussi mettre de côté, comme dépréciation, un montant équivalent à 1 p.c. de son capital-actions déjà souscrit; elle devait également mettre de côté (après avoir pourvu aux paiements mentionnés plus haut) un surplus de profits de façon à pouvoir créer un fonds de réserve d'un

montant égal à 20 p.c. de son capital-actions payé, c'est à dire $3,400,000; après quoi, 1/3 de son surplus de profits devait être distribué parmi les consommateurs, sous forme de réduction de taux dans le gaz et l'électricité. Je présume que les deux autres tiers devaient aller aux actionnaires, mais le contrat ne couvre pas ce point.

Ce projet fut défait par l'élément de réforme du Conseil et des journaux d'alors — frappant exemple de l'impopularité que peut subir quelquefois une bonne mesure. On peut se faire une idée de ce que la ville a perdu de ce chef, par le fait que l'an dernier 3 p.c. des recettes brutes de la Compagnie se seraient élevées à plus de $200,000; cette même année également, la Compagnie a payé des dividendes de 10 p.c. sur son capital-actions, au montant total de $1,870,000., lesquels comparés au dividende de 6 p.c. auquel elle était limitée, en vertu du contrat projeté, révèle une différence de $748,000, au détriment des citoyens, bien entendu. La Compagnie a mis de côté, comme dépréciation, environ dix pour cent de ses recettes, soit $675,000; ce qui, comparé au 1 p.c. de dépréciation auquel la limitait le contrat, constitue une nouvelle différence de plus de $600,000 toujours au détriment des citoyens: et tout cela, en une année seulement. Pendant huit ans, la compagnie a mis de côté plus que les 20 p.c. pourvus dans le contrat, puisqu'elle a un surplus de $5,742,272.

Imaginez maintenant quels bénéfices en auraient retirés les citoyens, si ces profits considérables, lesquels se sont accrus graduellement durant ces neuf dernières années, avaient contribué à un fonds de réduction des taux du gaz et de l'électricité. Nous n'avons même pas besoin de constater ces profits fabuleux pour nous rendre compte que les taux de ces services d'utilité sont trop élevés. Une comparaison de nos taux avec ceux payés dans les autres villes donne le résultat suivant:

MONTREAL	5c	kwt
TORONTO	2.86	kwt
WINNIPEG	3c	kwt
SEATTLE	3c	kwt

Et voilà que maintenant, la Light Heat & Power Company s'est fusionnée avec la Cedars Rapids Company et qu'elle donne trois parts de stock de la nouvelle compagnie pour chaque part de la Montreal Light Heat & Power Company et qu'elle garantit en outre 8 p.c. de dividende sur ce stock et 5 p.c. sur le Cedars Rapids. Où prendra-t-on ces dividendes? Dans les poches du peuple dont cette compagnie utilise les rues sans payer quoi que ce soit en retour.

Il sera certainement intéressant de surveiller le cours de ce stock sur le marché. Inscrit à 80, il se vend déjà à 82 3/4 ex-dividende.

La rumeur sur la rue veut que le stock du Civic Power se vende prochainement à plus de 125, (soit l'équivalent de 375 du stock du Power, et aussi 125 pour le Cedars Rapids, compagnie qui à l'époque du "merger" ne payait aucun dividende) à cause des recettes qui lui permettront de payer de si éblouissants dividendes. La façon dont la chose est appréciée par les placiers de fonds est très significative.

Il y a aussi le cas de la Bell Telephone Company, dont le service comprend, en deça de la Cité, environ 60,-000 instruments et plus de 50,000 abonnés. Il y a aussi la Public Service Corporation qui accroit graduellement et à qui on ne doit pas permettre de s'engraisser aux dépens de la Cité, sans en dédommager quelque peu les citoyens dont elles utilisent les rues. La taxe de 5 p.c. que nous imposerions sur les recettes brutes de ces compagnies ajouterait à notre revenu une au-

tre somme de $500,000. au moins, qui augmenterait à mesure que la Cité progresserait. Personne ne trouvera que cette taxe est excessive ou exorbitante.

Ces mesures: diversion du fonds d'emprunt du coût des pavages pour le porter au compte des propriétaires et une taxe sur nos compagnies d'utilités publiques, doivent être sanctionnées par la Législature provinciale, à sa prochaine session, et dans le cas où le Bureau des Commissaires et le Conseil de Ville hésiteraient à les soumettre à la Législature provinciale, il appartiendra alors aux citoyens de Montréal, par l'entremise des corps publics, de faire ces suggestions eux-mêmes.

Le soulagement que ces mesures apporteraient ne se fera pas toutefois sentir avant le budget de 1918, dans le cas par exemple d'imposition du coût des pavages aux propriétaires, la confection des rôles entraînant un travail considérable.

Le tarif de l'eau.

Il va être absolument nécessaire d'augmenter la taxe de l'eau. En effet, la dernière réduction de 1% n'aurait jamais dû être faite et n'était ni plus ni moins qu'une mesure de popularité. Montréal payait meilleur marché pour son approvisionnement d'eau que dans plusieurs villes d'égale importance, mais que le tarif de l'eau soit raisonnable ou non, il est certain qu'il existe un déficit de plus de $400,000 dans notre département d'aqueduc et qu'il n'y a d'autre recours pour nous que de remettre en vigueur l'ancien tarif de 5%. Il n'est pas juste non plus de dire que cette augmentation sera plus vivement ressentie par le petit locataire que par celui qui paye un gros loyer, puisque le tarif est de tant pour cent sur le prix du loyer.

Comme exemple de la différence que cela peut signifier, prenons une maison dont le loyer est de $10.00 par mois ou $120.00 par année. En supposant que la taxe est de 4%, cela voudra dire une charge de $4.80; si elle est de 5%, cela signifiera $6.00 ou $1.20 par année de plus; là où les loyers sont plus élevés, la taxe est proportionnellement plus forte; c'est-à-dire que la différence sur un loyer de $300.00 par année serait de $3.00 et sur celui de $600.00 par année, $6.00, et ainsi de suite. Au cours d'une réunion que je tenais en 1908 pour les électeurs de Saint-Jean-Baptiste, je faisais les remarques suivantes:

"La réduction du revenu de la taxe "de l'eau est de $200,000.00 cette an-"née; il nous en coûtera, peut-être, "d'avoir réduit ce revenu, la Ville ne "peut faire face cette année qu'à la "moitié de cette réduction. Ce ne sont "pas les petits locataires qui en profiteront, mais plutôt ceux qui paient "de gros loyers."

Il est vrai que l'agrandissement de l'aqueduc est en partie responsable pour ce déficit qui sera encore plus grand si nous donnons suite au plan tel que tracé au début; il est également vrai que cet agrandissement a été entrepris sans prévoyance, sans étude convenable et sans aucun égard pour l'argent du public que le projet a englouti.

Jusqu'à ce que le rapport d'ingénieurs éminents de cette Ville, sur l'élargissement de l'aqueduc, ait été reçu, je m'abstiendrai de trop longs commentaires sur cette entreprise qui va coûter à la Cité $14,000,000 sinon plus. Il nous faut faire face à la musique; la responsabilité du projet repose sur le Bureau des Commissaires et le Conseil des administrations passées qui ont autorisé l'exécution des travaux sans préparation convenable et sans réflexion.

Sans doute il était sage de pourvoir à une augmentation de notre approvisionnement d'eau, à cause du dévelop-

pement rapide de notre ville, mais si l'on y était allé, dans le temps, avec prudence surtout lorsque l'on décida d'utiliser notre aqueduc comme générateur hydraulique et électrique artificiel, une simple inspection de notre voisinage aurait fait songer à nos administrateurs d'acquérir un pouvoir naturel, au lieu d'entreprendre l'exécution d'un projet qui était tout simplement un défi à la nature.

A l'époque où ce projet fut décidé, l'on aurait pu se rendre maître du pouvoir du Rapide des Cèdres, pour la moitié de ce que cet aqueduc va nous coûter, et développer à même ce pouvoir une énergie considérable. Cela ne nous aurait non seulement épargné des millions inutilement engagés dans l'entreprise actuelle, mais nous nous serions trouvés en possession d'un pouvoir pouvant développer jusqu'à 125,000 C. V. De cette énergie nous aurions pu en extraire le pouvoir nécessaire pour alimenter notre usine de pompage, nous assurer une usine d'éclairage peu coûteuse qui nous aurait permis de vendre plus de 90,000 C. V. aux citoyens de Montréal. A part que nous aurions été ainsi en mesure de réduire pour le consommateur le coût de l'éclairage, nous aurions également pu diminuer, par le fait même, notre dette et partant, nos charges d'intérêts.

Chacun de nous se rendra compte des méthodes extravagantes et primitives apportées dans ce plan d'élargissement quand il saura que l'augmentation de la taxe de l'eau a été nécessitée par les dépenses exagérées auxquelles cette entreprise va nous conduire. Il reste à savoir quelle sera la situation, si l'entreprise, telle que conçue par nos ingénieurs, est complétée.

Il semble plutôt étrange que ceux qui ont préconisé la réduction du tarif de l'eau, pour le service fourni par la Cité, à un prix qui est beaucoup plus bas que le coût de la production, sont ceux-là mêmes qui font silence sur le fait qu'un très grand nombre de nos concitoyens reçoivent leur approvisionnement de la Montreal Water & Power Company, au taux de 7½% du prix de leur loyer. Malgré que la question d'exproprier la compagnie a été fréquemment soulevée, il n'a été rien fait dans le but de remédier à la situation. Nous devrions, d'après moi, aborder sans plus tarder cette question, et la régler, afin de pouvoir charger ensuite un tarif uniforme aux citoyens de toutes les parties de la Cité. Le revenu de 5% que nous pourrions percevoir des districts actuellement desservis par la Montreal Water & Power Company mettrait, je crois, la ville en mesure d'acquérir à un prix raisonnable, la propriété, et payer même l'intérêt et le fonds d'amortissement sur cet achat.

L'opinion que l'on se fait qu'une ville ne devrait pas chercher à faire du profit à même la taxe de l'eau est très contestée. Il y a ceux qui prétendent que cette taxe est la seule taxe payée par un grand nombre de citoyens à la fois, ce qui permet ainsi à tout le monde de contribuer à l'entretien de la Ville et aux améliorations générales dont tous bénéficient. Si l'on accepte ce raisonnement logique, il faut conclure que ce serait par conséquent, une erreur que de réduire la taxe de l'eau au coût actuel. Je pourrais faire remarquer, à ce propos, qu'un bon nombre de villes exploitent avec profit leur département d'aqueduc, notamment la ville de Saint-Louis qui a réalisé, de ce chef, l'an dernier, la jolie somme de $850,000.

Réduction des salaires.

En face du problème sérieux que comporte un déficit des charges d'intérêts élevés et une vaste liste de salaires, il appartient aux citoyens d'insister pour que ceux à qui ils confient le gouvernement de la Cité, administrent

leurs affaires, avec la plus grande économie possible.

Le Comité nommé il y a quelques mois pour enquêter et faire rapport sur les meilleures mesures possibles d'économie que l'on pouvait adopter, a fait part de l'espoir qu'il entretenait de pouvoir économiser $619,295, dans l'administration des départements. Malgré que les méthodes adoptées dans le but d'en arriver là peuvent être sujettes à discussion, il y a lieu de mettre en doute la sagesse de certaines réductions projetées.

Je mentionnerai particulièrement les réductions suggérées pour les départements de Police et des Incendies, où l'on se propose de réduire les dépenses de $100,000 et de $65,000 respectivement.

A part l'espoir que l'on exprime de pouvoir réduire les dépenses du département des incendies de $65,000 sans nuire à son bon fonctionnement, l'on ne nous donne aucune information quant à la façon dont cette économie sera réalisée. L'économie dans le département de police est supposée être effectuée au moyen de réductions dans le personnel; soit $60,000 à la suite des vacances en 1916 et $40,000 par les vides qui se feront en 1917. A mon point de vue, ce procédé est absolument condamnable, car se département aussi bien que celui des incendies occupe une place trop importante dans notre vie domestique et notre existence sociale, pour permettre que l'on intervienne dans leur fonctionnement. Leur champ d'action est déjà par trop limité. Chacun de nous comptons en effet sur l'efficacité parfaite de ces départements, pour la sécurité et la protection de nos foyers. Malgré que notre corps de police soit déjà insuffisant, on se propose de le réduire davantage. Cela ne devrait pas être fait, car ce serait simplement mettre en péril la vie de nos concitoyens et la sécurité de leurs demeures.

Le seul moyen pratique.

A moins que l'on ne confie à des hommes qualifiés, la tâche d'enquêter sur le fonctionnement de toute notre organisation municipale, d'indiquer ensuite un système convenable, de façon à nous assurer une administration efficace et économe des départements, rien ne pourra vous garantir ou même vous permettre de penser que l'on a adopté une méthode pratique d'économie dans notre administration municipale. C'est ce que les citoyens de Montréal devraient exiger, c'est ce à quoi le budget de l'an prochain aurait pu prévoir, sans cela, il n'y a pas lieu d'espérer que nous économiserons dans les salaires et les dépenses générales d'administration. Dès 1908, dans un discours que je faisais aux contribuables de cette ville, je préconisais une échelle de salaires basée sur la compétence de l'employé et sur une durée fixe d'emploi. C'est encore là un point sur lequel il serait nécessaire d'avoir recours à des experts.

Une taxe qui n'en serait pas une.

Un autre moyen d'augmenter notre revenu, suivant les méthodes modernes, serait de mettre en application ce qui est généralement connu sous le nom de: "Unearned Increment Tax" (taxe d'accroissement). En réalité ce n'est pas une taxe mais plutôt une contribution imposée aux accroissements de valeur du terrain — non des immeubles— dûs à des causes sociales, et non à l'effort ou à l'initiative de l'individu, mais bien à des causes qui sont hors de contrôle du propriétaire. Cela veut dire que si vous achetez un lopin de terre à un certain prix, ou que vous possédiez un terrain quelconque évalué à un certain prix, et que vous le revendez à un prix plus élevé, il vous sera chargé

une contribution sur le profit que vous réalisez, au-dessus d'un certain pourcentage, en tenant compte cependant de vos dépenses en taxes, etc., sur le terrain, pour le temps que vous l'avez eu. Le raisonnement est celui-ci: puisque votre terrain a augmenté en valeur et en importance, par suite du progrès et du développement de votre ville, et sans aucun effort de votre part, il n'est que juste que la ville elle-même — c'est-à-dire vos concitoyens en général — reçoive une part de cette valeur accrue. Dans la mise en application de cette taxe en Angleterre, on alloue un profit de 10%, de sorte que la contribution n'est perçue que sur les profits additionnels. Je suppose par exemple que vous vendez une propriété que vous avez au prix de, ou qui a été évaluée au prix de $100,000, et pour laquelle vous recevez $150,000, votre profit serait naturellement de $50,000. La taxe ne vous serait cependant imposée que sur les $50,000, puisque l'on vous accorderait tout d'abord un profit net de 10%, c'est-à-dire, dans le présent cas, de $5,000, à part que l'on tiendrait compte des taxes que vous avez payées sur cette propriété. En Angleterre, on impose une taxe de 20% sur la balance des profits. L'on se propose de faire l'essai de cette innovation à Montréal, en fixant cette taxe d'accroissement à 2½% seulement, sur la valeur accrue, ce qui semble raisonnablement bas, attendu que la valeur que le terrain a atteinte, est due en réalité aux améliorations faites par la Ville ou à l'accroissement et la prospérité de sa papulation, et qu'elle devrait, par conséquent, contribuer de quelque façon à adoucir le sort des citoyens en général.

Une autre source de revenus dont pourrait bénéficier Montréal pourrait venir des terrains que la ville a acquis pour des fins d'expropriations, élargissement de rues, etc. En Europe, c'est la coutume d'accorder un bail emphytéotique, couvrant une période de 50 à 99 années, ce qui aiderait encore au progrès de notre population.

Toutes ces questions doivent être réglées immédiatement et soumises à l'approbation de la Législature, dès la prochaine session, si nous voulons bénéficier de ces réformes dans le cours de l'année prochaine.

Je suis sûr que les citoyens de Montréal qui m'ont honoré de leur mandat, au mois d'avril dernier, s'attendent à ce que je profite de l'occasion qui m'est offerte de leur définir ma position sur les graves questions qui ont été débattues par nos administrateurs, durant les derniers six mois. Je suis sûr qu'ils voudront savoir quels sont les motifs qui me font agir, particulièrement en ce qui concerne l'une des questions les plus discutées, je veux parler de celle qui a trait à un renouvellement de franchise pour le tramway.

Je les énumérerai, non pas tant pour défendre l'attitude que j'ai prise, que pour élucider certains points qui peuvent ne point vous paraître clair, et pour démontrer qu'en tout temps, j'ai été conséquent avec les promesses d'avant les élections.

Ce que j'ai promis

J'ai déclaré, avant mon élection, que je servirais le peuple honnêtement et sans crainte, que je ne me laisserais ni guider ni influencer par les écrits de certains journaux dont le but est de soulever les préjugés populaires, et que je ferais ce que je considère être mon devoir vis-à-vis le peuple, lors même que mes actions augmenteraient ou diminueraient ma popularité.

A ce propos, je pourrais faire remarquer que trop souvent les représentants du peuple se laissent entraîner, dans leurs décisions, par des sentiments de popularité, plutôt qu'ils se laissent guider par l'aspect impartial d'une ques-

tion ou l'effet que telle mesure qu'ils ont à étudier, peut avoir au point de vue des intérêts de la Cité.

A mon point de vue, que ce soit un vote ou une piastre, toute autre considération que celle du bon ou du mauvais côté d'un sujet que l'on discute, est malhonnête et fausse.

J'ai déclaré avant mon élection, que s'il nous était présenté un projet de règlement de la question de tramway, qui me paraîtrait raisonnable, je m'opposerais à ce qu'il soit soumis au peuple parce que je ne voulais pas fournir l'occasion à une certaine presse à gages d'exploiter les préjugés populaires surtout quand je savais comme vous tous, d'ailleurs, qu'en 1904, un projet de contrat avait été rejeté par le Conseil, à la suite de la campagne d'agitation que l'on avait menée contre le projet.

Ceux des échevins qui dans le temps votèrent contre le projet, confessèrent que le contrat qu'ils étaient appelés à ratifier était exceptionnellement favorable à la Cité, qu'on pouvait difficilement en obtenir un semblable plus tard, mais plaçant leur intérêt personnel au-dessus des intérêts de la Ville, ils avouèrent que par suite de l'agitation faite autour du projet par une certaine presse, ils avaient craint, en en favorisant l'adoption, de s'exposer à une défaite aux élections prochaines. Et cependant, si le contrat d'alors avait été passé, la Compagnie des Tramways serait aujourd'hui aux mains de la Cité, parce qu'elle n'aurait pu faire face aux obligations que le contrat lui imposait, tellement les termes en étaient onéreux. Je suis d'opinion qu'un referendum sur un contrat raisonnable, ce n'est ni plus ni moins que de jeter le contribuable dans la gueule du loup.

J'ai été l'objet de violentes attaques de la part d'une certaine section de la presse quotidienne, évidemment à cause de mon attitude sur la question du tramway. Ce soir, dépouillé du prétendu privilège que me confèrent mes fonctions de Commissaire, à l'ombre desquelles on m'accuse de m'abriter, je suis prêt, dans l'intérêt public, de répéter en détail, tout ce que j'ai déjà dit au sujet des projets néfastes du groupe qui finance, qui contrôle et qui épouse la politique de ces journaux, que je qualifie de banqueroutiers au point de vue moral et financier. Il est hors de tout doute, que leur attitude est franchement contre le tramway, comme il est indéniable que cet antagonisme n'a pas pour but l'intérêt du peuple. Je me contenterai d'attirer votre attention, un moment, sur les individus qui sont au fond de cete campagne de dénigrement et qui ont adopté la devise hypocrite: "franchise raisonnable pour le peuple". Et n'oubliez pas que leurs efforts pour obtenir au peuple un contrat raisonnable, ne se limitent uniquement qu'à la question du tramway. Quelque flagrantes que soient les transgressions commises par les autres détenteurs de franchises, l'horizon de ce groupe n'embrasse que la question du tramway et il ne peut en être autrement.

La "Fair Franchise League"

Saluons d'abord dans ce groupe d'individus, devenus notoires par leur opposition au tramway, M. Falconer, C.R., président de la Fair Franchise League. L'activité que ce monsieur a déployée en rapport avec cette organisation, remonte déjà à quelques années, et l'on sait qu'il a consacré beaucoup de temps à l'étude de la question et à la propagation de ses idées.

Il y a un point cependant, sur lequel je trouve que son attitude est inconséquente. Si en effet, la question des "franchises raisonnables" pour le peu-

ple, est le seul but qu'il poursuit, pour quoi son association ne s'occupe-t-elle pas de faire opposition au merger de la Light Heat and Power Company qui a dilué son stock de $37,000,000. Il semblerait qu'en déclarant que son seul but est l'intérêt des citoyens de Montréal, son silence sur cette question est pour le moins étrange.

J'ignore si M. Falconer a quelque parenté avec la direction du "Daily Mail", mais en tout cas, ce journal est l'organe de cette ligue, ou bien, par action commune il agit comme tel.

Vient ensuite, M. Dorsey, si bien connu du public, comme ayant été le génie initiateur de la transaction de l'Hôtel Carslake, par laquelle il devait, avec ses amis, empocher un demi-million de l'argent du peuple canadien. M. Dorsey fait également partie du groupe d'hommes du "Daily Mail" & "News", et il a des ambitions de "franchise" à lui. Lui, et ses amis, avaient un projet d'autobus comportant une franchise de trente ans, et une garantie par la ville de $3,000,000 de débentures de la compagnie. Je trouve étrange que la "Fair Franchise League" n'ait fait aucune démarche dans le but d'empêcher la passation de ce contrat et qu'elle n'ait pas jugé à propos d'exiger une expertise pour ce projet qui échoua en dépit des efforts de ses amis.

Peut on s'attendre à ce que cet homme accepte avec un esprit serein la déconfiture qu'il a subie, aussi longtemps qu'il emploiera les colonnes du "Mail" et du "News" pour tromper leurs quelques milliers de lecteurs.

Il y a également les co-éditeurs de ces journaux, dont les fonctions principales semblent consister à entortiller les faits, dire des demi-vérités, c'est-à-dire à employer le moyen le plus abject de mentir, de vilipender et de diffamer ceux qui ont l'audace de s'opposer à leurs méthodes éhontées. Leur tâche est certainement ardue parce que leur argent est sûrement bien gagné. McNab est un ancien serviteur du "Star" et sa scission avec son ancien patron doit certainement avoir été pour lui un événement agréable, à en juger par le ton de ses écrits éditoriaux.

Quant à Nichols, son nom a été souvent mentionné en rapport avec certaines complications artistiquement conçues dans la scandaleuse transaction de la rue Drolet.

Lorsque ces conspirateurs de métier m'attaquèrent pour la première fois dans leurs journaux, je leur écrivis, démentant leurs assertions et leur demandant de reproduire mes dénégations. Ils refusèrent. Dans cette lettre, je leur disais:

"C'est du peuple que j'ai reçu le "mandat d'administrer les affaires de "la Cité et c'est pour lui qu'elles se"ront administrées aussi longtemps que "je serai ici, et non, pour le bon plai"sir d'une section de la presse sur la"quelle ma "manie" de soupçonner a "eu un effet alarmant. Je ne détiens "aucun mandat du "Daily Mail" ou "de l'"Evening News", et si mon ac"tivité vous a mis mal à l'aise, vous "n'en êtes pas à bout, car cette acti"vité ne se démentira pas un seul mo"ment. Je ne dois rien à vos jour"naux, mais ceux-ci me doivent, en ma "qualité de Commissaire de la Cité, un "traitement honnête. Vous n'êtes "évidemment pas capables de faire "honneur à cette dette."

Tels sont ceux qui emploient les colonnes du "Daily Mail" et de l'"Evening News" pour mener contre le bien-être du peuple, la croisade la plus vile qui ait jamais été menée.

Intérêts financiers rivaux.

Ayant découvert le point faible de leur défense, j'encourus leurs malédictions à la suite de la déclaration que

je fis dans ma lettre aux électeurs de Montréal, après mon élection, au commencement d'avril dernier. Je fis alors allusion aux préjugés soulevés par certains groupes de capitalistes qui faisaient passer leurs intérêts personnels avant ceux du peuple. Apparemment, le chapeau a dû faire à un journal de cette ville, car depuis il en est resté coiffé. Je réitère ici ce que j'ai déjà dit au Bureau des Commissaires, à l'effet que ces journaux persistent à se maintenir avec perte d'argent, tout simplement dans le but de retarder le progrès des négociations. Que leur importent les besoins du peuple, les besoins des districts qui ne sont pas traités d'une façon équitable ou avantageuse ,au point de vue des tarifs de passage, pourvu qu'ils puissent atteindre leur but.

Le règlement de la question du tramway

En ce qui concerne les conditions de règlement de la question du tramway, je n'hésite pas à dire ue nous ne pouvons nous attendre à ce que nos tarifs de passage soient améliorés; nos taux comparés à ceux des autres villes, sont inférieurs — à l'exception de ceux de Detroit et de Cleveland, villes qui ne reçoivent aucun pourcentage, mais on doit prendre en considération que l'exploitation du service de tramways à Montréal, par suite des conditions climatériques, obstruction et enlèvement de la neige, est beaucoup plus difficile que dans n'importe quelle autre ville.

Quant à ce qui concerne Cleveland, je suis informé que le service souffre du fait même de l'abaissement des taux, ce qui ne laisse aucune marge pour l'amélioration du service. Dans la plupart des autres villes américaines, le taux habituel est de 5c. net.

A Boston, aujourd'hui, nous voyons que les compagnies de tramways sont en mauvaise posture financière et incapables de payer des dividendes, malgré qu'elles opèrent sur une base de cinq sous et qu'elles n'aient à verser aucun pourcentage. Elles n'on. pu mettre quoi que ce soit de côté pour la dépréciation ou l'amélioration du service, et c'est ce qui les a fait s'adresser récemment à la Commission des Services Publics pour obtenir l'autorisation d'augmenter leurs revenus, sans quoi elles se verront acculées à la faillite.

Ce qu'il nous faut.

Ce que je voudrais, c'est que les taux actuels s'appliquassent à toutes les parties de l'Ile qui ont été ou qui peuvent être plus tard annexées à la Ville, en deçà de la zone s'étendant des limites de la ville de Lachine aux limites du quartier Mercier, et du Saint-Laurent à la Rivière des Prairies; je voudrais que par arrangement spécial, l'on fixât une échelle de taux pour toutes les municipalités en dehors de cette zone qui pourraient tôt ou tard être annexées à Montréal et que, dans le cas où une entente ne pourrait avoir lieu à ce sujet, au moment de l'annexion, la question soit référée à la Commission des Utilités Publiques.

Pourcentage.

Quant aux pourcentages que l'on pourrait exiger, advenant que les taux soient fixés tel que mentionné plus haut, je considère que 5% des recettes brutes serait une contribution raisonnable. L'on ne se rend peut-être pas généralement compte de ce que cela veut dire. Aujourd'hui, nous collectons en moyenne 7% sur le réseau, opéré en vertu du Règlement 210, mais le projet de 5% doit s'appliquer à tout le service couvert par la franchise, pour laquelle nous négocions actuellement. La ville profiterait sans contredit, d'un arrangement qui comprendrait une réduction de taux pour les quartiers des banlieues, une amélioration dans le service et un pourcentage de 5% des recettes brutes de tout le réseau, pourcen

tage qui devrait égaler pour le moins, le chiffre de recettes que nous touchons de la compagnie actuellement, lesquelles seront considérablement augmentées dans l'avenir, à mesure que la ville se développera.

Ces améliorations affecteront directement les classes moyennes de notre population, en ce qu'elles leur permettront d'habiter dans des districts plus éloignés, où le terrain et la propriété et le loyer sont meilleur marché, et où existent de plus grandes facilités d'existence. Je dois faire remarquer que ce pourcentage de 5% est le plus élevé qui soit chargé dans n'importe quelle ville de l'importance de Montréal, aux compagnies, mais un grand nombre de villes aujourd'hui préfèrent un service amélioré à une taxe sur les recettes.

Ce qui m'a porté à croire qu'un pourcentage de 5% constituerait une contribution suffisante sur les recettes brutes, c'est le fait que la compagnie se trouverait à subir une perte par suite de l'abaissement des taux pour les districts là où ces taux sont plus élevés aujourd'hui.

Ce projet, ajouté à celui qui consiste à imposer une taxe de 5% sur les recettes brutes des compagnies d'utilités publiques, qui ne contribuent en aucune façon au revenu de la ville, placerait nos compagnies d'utilités publiques sur un pied d'égalité.

A propos de la question du tarif et les distances, en rapport avec les services de traction électrique modernes, permettez-moi d'attirer votre attention sur la façon dont elle est réglée en Europe.

Le tarif à Paris, à Londres et à Berlin est proportionnellement plus élevé que chez nous, les distances que l'on peut franchir avec un seul billet, sont comparativement plus courtes que celles que nous franchissons à Montréal, et en ces dernières années, on a mis fin au système de correspondances gratuites.

Il ne faut pas croire que les gouvernements municipaux, dans ces trois grandes capitales européennes sont plus réfractaires aux méthodes modernes que chez nous, puisque conscients des progrès acomplis en Amérique, par les compagnies de tramways, c'est aux Etats-Unis et même au Canada qu'ils s'adressaient pour perfectionner leurs services de transports urbains.

Dans chacune de ces grandes villes d'Europe, les autorités municipales ont compris que pour assurer aux citoyens, un service rapide et de premier ordre, il fallait fournir aux compagnies concessionnaires les moyens d'exploiter avec bénéfice leurs réseaux.

Dans ce but, on a, il y a quelques années, à Paris, remanié les tarifs.

Dans ces trois grandes villes on a unifié le service par experience, on en a conclu que la municipalisation des services n'était pas profitable à une municipalité.

A Paris, le parcours en entier en tramway coûte cinq sous et il ne donne droit à aucune correspondance gratuite. Le voyageur paye donc en raison du parcours effectué, mais le temps est limité à cinq sous.

A Londres, on paye également suivant la distance parcourue, et je remarque que l'échelle de prix est de quatre cents à dix cents. Les différentes lignes de tramways de Londres ont également un tarif à la distance.

A Berlin, le tarif est de 2 1-2 cents, mais pour un parcours ininterrompu seulement. Les correspondances, dans cette ville également, ne sont pas gratuites.

Berlin aussi a eu recours à l'unification du service pour pouvoir donner à ses citoyens les meilleures facilités de transport passibles.

En résumé, disons que ces trois grandes capitales de l'Europe ne sont ce-

pendant pas sur un pied de supériorité avec Montréal au point de vue des tarifs, étant donné que le système de correspondance dans ces villes n'étant pas gratuit, il s'ensuit que le voyageur est obligé de payer chaque fois qu'il lui faut varier sa course.

Dans ces trois villes on a jugé préférable également d'octroyer des franchises de longue durée à des entreprises privées, plutôt que d'exploiter soi-même le service de transport urbain.

J'ai réclamé le règlement de cette question du tramway, premièrement parce que les districts de banlieues souffrent du manque de service suffisant, et dans plusieurs cas, réclament de meilleurs tarifs de passage. A cause de cela, j'ai été qualifié le créature du tramway. A ce sujet, je vous prierais de référer à la déclaration que je faisais le 25 avril dernier, à la seconde réunion du nouveau Conseil municipal, en discutant notre situation financière. Je signalai alors l'opportunité d'un changement dans la forme actuelle de notre gouvernement, suggérant en même temps l'abolition des deux corps. Je déclarai de plus que j'étais prêt à démissionner, que mon poste de commissaire était pour moi une chose secondaire, car ce que je voulais avant tout, c'était l'intérêt de la Cité. Si j'avais été élu au Bureau des Commissaires par la Compagnie des Tramways, comme mes détracteurs et la presse banqueroutière le prétendent, si j'avais été sa créature, dis-je, est-ce que j'aurais été prêt à démissionner en cette circonstance, avant que ma tâche eut été accomplie, ce que j'ai dit alors, je le répète aujourd'hui, je suis prêt à remettre mon mandat en d'autres mains, si le peuple le juge à propos.

Je répète également qu'il n'y a pas lieu d'espérer que nous pouvons obtenir les améliorations que nous réclamons dans le service du tramway à moins d'un renouvellement de franchise. Le règlement 210, qui est l'objet de nos négociations et qui expire dans six ans, ne s'applique qu'au centre de la ville seulement. Ce n'est donc pas tant pour le bénéfice du centre de la ville que nous discutons la question aujourd'hui, que pour améliorer les moyens de communications des districts avoisinants. Nous n'avons aucun contrôle sur les franchises de banlieues, le seul contrôle et les seuls droits que nous ayons ne s'appliquent qu'à la franchise qui expirera dans six ans. Il est évident que demander à la compagnie de dépenser de grosses sommes d'argent pour étendre son réseau, et améliorer son service dans ces districts, quand elle ne peut y être contrainte, et ne rien lui offrir en retour, ne serait qu'un demi-marché, et je n'hésite pas à dire qu'il faudrait que la compagnie fût dépourvue de sens commun pour s'occuper d'une proposition de ce genre. Je crois que la demande que fait la compagnie pour une extension de sa franchise du centre de la ville, avant que de faire des améliorations dans les districts où elle a seule, le contrôle de ses franchises, est une demande raisonnable. Je suis d'opinion que c'est dans l'octroi de cette franchise que réside notre seul espoir d'obtenir un service amélioré et de meilleures facilités de transport. Et il ne faut pas non plus perdre de vue que l'unification de toutes les franchises sera d'un très grand avantage pour les citoyens.

Un point important

J'ai déclaré déjà qu'il était regrettable de voir que les citoyens qui voyagent en tramway ont à payer des dividendes sur l'augmentation du capital de cette compagnie, mais que cela ne pouvait être évité dans les circonstances actuelles.

On me répond que malgré que ce pouvoir ait été accordé à la Compagnie par la Législature et confirmé par la Commission des Utilités Publiques, aucun de ces corps n'a imposé à la Cité l'obligation que nous avons, suivant moi, d'octroyer maintenant ou dans six ans, un renouvelement de franchise, c'est le besoin pressant que nos concitoyens, qui habitent les districts éloignés, ont d'obtenir un meilleur service, et, n'en déplaise à la logique de ce brillant conseiller légal qui préside le Fair Franchise League cette lacune dans le service ne peut être toléré pendant six années encore par le peuple. Sans doute, tolérer le service actuel, jusqu'à ce qu'une expertise complète ait été faite dans le but de découvrir la valeur exacte de l'actif de la compagnie sur lequel les dividendes sont payés, jusqu'à ce que le pour et le contre de la question aient été soigneusement étudiés, balancés et décidés, cela peut paraître logique à ces esprits légaux, mais j'aimerais à leur faire remarquer que pendant tout ce temps, la Compagnie des Tramways continue à commettre au point de vue du service, les fautes mortelles, qu'ils lui reprochent, et que plus vite on en sera venu à un arrangement, plus tôt la compagnie cessera de pécher.

Le plus fort argument que l'on puisse apporter au règlement de cette question du tramway c'est l'absolue nécessité qu'il y a d'obtenir un meilleur service, et si la Fair Franchise League venait à nier cette nécessité, elle se trouverait à contredire ses propres prétentions, en ce qui concerne la qualité et la nature du service que la Compagnie des Tramways nous donne actuellement.

Le projet de M. Falconer

La solution que M. Falconer, président de la Fair Franchise League a proposée au Bureau des Commissaires, comme acceptable, c'est le rachat, suivant le pouvoir qui nous est conféré, des biens de la Compagnie et de son réseau en opération dans la zone décrite dans le règlement 210, soit par la ville, soit par une autre compagnie. Au premier abord, cette proposition est quelque peu séduisante, elle fait bonne mine dans les colonnes d'un journal, mais c'est une suggestion qui ne dure que le temps qu'il faut pour la contredire et la réfuter.

En supposant que nous exerçons ce privilège, que nous procédions à l'expropriation du réseau du centre, et que nous le mettions en opération, en vertu d'un arrangement quelconque, cela ne serait bon en autant que nous pourrions mettre en vigueur un système de correspondances, en transigeant avec la Montreal Tramways Company pour les districts en dehors du réseau compris par le règlement 210, ce qui dépasse plus ou moins les limites de la probabilité. Il est bon de se rappeler que les franchises détenues par la Tramways Company dans les districts et banlieues et les municipalités adjacentes, sont inaliénables et que par conséquent nous ne pouvons nous en rendre maîtres.

Vous figurez-vous quel service nous aurions alors? Devons-nous transborder comme un troupeau de moutons, le public voyageur d'un char à un autre, c'est-à-dire des voitures d'une compagnie à celles d'une autre, ou bien devons-nous entreprendre une bataille en règle avec la Tramways Company, devant la Commission des Utilités Publiques pour l'obliger à nous accorder le droit de passage sur ses lignes? On ne peut s'attendre à enlever à la Compagnie la franchise que nous contrôlons actuellement et à recevoir en retour des faveurs de la compagnie. Et comment le public voyagerait-il durant tout le débat de cette question? Quels

moyens suggère-t-on pour que nous puissions forcer la compagnie qui, d'après eux, est coupable de si grande négligence envers les citoyens, à améliorer son service dans les districts où elle détient des droits exclusifs, lesquels forment après tout la base de toute la discussion. Et dans l'intervalle, durant les six années à venir, quel projet nous proposera-t-on dans le but d'améliorer ce service, dont l'inefficacité constitue le point le plus éloquent de leurs discours? Est-ce que le peuple de Montréal ratifierait un plan de ce genre?

La question de transport du fret par la Compagnie des Tramways est une chose à laquelle il faudra pourvoir, aussi bien, que la construction d'une voie souterraine, qui est la seule méthode convenable pour prévenir la congestion sur les lignes de surfa Un autre détail concernant ce service de traction consisterait en une ligne auxiliaire d'autobus qui serait opérée durant les mois où les conditions climatériques le permettraient. En suivant le précédent européen, l'opération de toutes ces lignes, sous un même contrôle, est toujours à l'avantage du pu' ' c.

Quelque temps avant les dernières élections, alors que la 'Fair Franchise League'' menait une campagne sur la question du tramway, elle entreprit de lier ses candidats par certaines promesses spécifiques à ce sujet, entre autres choses à l'effet qu'ils ne ratifieraient pas un contrat sans le soumettre à la sanction du peuple. En retour, la Ligue promettait son appui aux candidats en question, ce qui en un mot voulait dire qu'elle essayait tout simplement d'acheter pour une poignée de votes sur lesquels elle pouvait avoir quelque influence, le droit d'action de ces candidats.

Je considère que cette méthode est aussi répréhensible que si on avait offert aux candidats de l'argent en retour de leurs promesses.

Sur cette même estrade, j'ai défini mon action à ce sujet, et j'ai refusé de prendre à l'aveugle aucun de ces engagements.

Voyant que mon succès de ce côté échouait, la Ligue adopta d'autres tactiques; elle veut maintenant qu'on retienne les services d'experts pour évaluer la valeur de l'actif de la Compagnie des Tramways pour trouver combien il a été payé comptant sur le stock et nous dire sur quel chiffre de ce stock il serait juste et raisonnable pour les citoyens de verser des dividendes.

J'ai déjà déclaré à ce sujet que puisqu'il ne s'agit pas d'un projet de municipalisation de tramways, l'engagement d'experts serait une chose inutile puisque ces derniers ne nous diraient que ce que nous savons déjà, et qu'aucun rapport d'expert ne peut changer le fait que le gonflement du stock a été autorisé par la Législature de Québec, confirmé par la Commission des Utilités Publiques et que le public de Montréal n'a qu'à se courber sous les droits ainsi acquis. La Ville de Montréal a reconnu quelle était la position à ce sujet. Elle s'est opposée au merger à l'époque où la question est venue pour approbation devant la Commission des Utilités Publiques, en faisant remarquer que le gonflement du stock de la compagnie constituerait pour plus tard des empêchements sérieux dans la passation de nouveaux contrats.

Cependant la Compagnie a obtenu ces droits, elle en jouit aujourd'hui et il ne reste rien autre chose pour les citoyens de Montréal que de se conformer à la situation. Et puisque nous sommes à parler du gonflement du stock qui se produisit alors à l'époque où, la Montreal Street Railway, le Park & Island, le Montreal Terminal et la Public Service Corporation se fusionnèrent avec

la Tramways Company, laissez-moi vous faire remarquer qu'une opposition à ce merger se manifesta, et que pour un, le Sénateur Béique, actionnaire du Street Railway Company, croyant qu'il ne recevait pas suffisamment pour ses actions dans le Street Railway, contesta, sans succès, cette fusion, devant les cours et devant la Commission des Utilités Publiques.

Le Commissaire Ainey

On a fait beaucoup de capital du fait que j'ai déclaré, la dernière fois que j'ai adressé la parole sur cette estrade, que si j'étais élu, j'irais à l'hôtel de-ville appuyer le Commissaire Ainey. La remarque que je faisais alors était adressée aux représentants du parti ouvrier, MM. Foster et Francq qui étaient à mes côtés et qui m'accordèrent en cette circonstance, l'appui de leur parole.

Vous me permettrez de vous énumérer les points principaux sur lesquels le Commissaire Ainey et moi différons, et de vous en donner les raisons.

Nous différons sérieusement sur trois des questions vitales relevant du domaine municipal. Je m'oppose, par exemple, à la continuation des travaux d'agrandissement de l'Aqueduc, jusqu'à ce que nous sachions où nous allons. Dans mon opinion, ces travaux constituent un gaspillage scandaleux des deniers publics, une entreprise faite à la hâte et constituée sans plus de méthode.

Le Commissaire Ainey y voit au contraire le rêve d'une usine d'éclairage municipal au moyen de laquelle la Ville pourrait fournir elle-même l'éclairage à meilleur marché.

Je me suis épuisé, depuis mon élection, à retarder le plus longtemps possible le projet, afin de savoir vers quel but nous nous acheminions, car laissez moi vous le dire, personne à l'hôtel de ville, pas plus le maire, commissaires, échevins ou fonctionnaires ne savent combien cette entreprise va nous coûter en réalité, non plus qu'ils ne savent si une fois terminée, elle nous permettra d'avoir l'énergie suffisante pour développer une usine d'éclairage.

Les chiffres qui nous ont été soumis par notre surintendant du département de l'Eclairage, M. Parent, en ce qui concerne le coût de l'éclairage de la Cité au moyen du pouvoir que pourrait développer notre usine municipale, sont tout de suite une objection au projet, au point de vue économique. L'éclairage coûterait à la ville plus que nous payons actuellement.

Je n'ai pas demandé à ce que l'entreprise soit suspendue complètement, car elle est déjà trop avancée.

Le projet à l'effet de construire des boulevards en rapport avec l'élargissement de l'aqueduc, est en grande partie responsable pour les vastes constructions qu'a assumée l'entreprise, et que le projet soit ou non mené à bonne fin, les boulevards devront être complétés, car autrement la ville serait appelée à payer des dommages considérables aux propriétaires des terrains situés de chaque côté de ce fameux canal. Puisque nous sommes tenus de construire des boulevards, j'espère qu'ils mériteront véritablement ce nom, pour que les générations futures retirent quelque bénéfice de cette folle entreprise.

Le Commissaire Ainey ne voit le projet qu'au point de vue de la municipalisation, et c'est sur ce point que nous sommes en désaccord. Le second point sur lequel nous ne nous entendons pas, c'est au sujet de l'exécution de nos travaux à la journée aussi bien que sur la question d'octroi des contrats.

Ici encore, le Commissaire Ainey se laisse influencer par les principes du parti ouvrier qu'il représente, et pour lequel il prétend lutter.

Les travaux à la journée

Mais la question est pour moi, quelque peu différente. J'ai promis au parti ouvrier de protéger les intérêts de ses membres et je suis convaincu qu'en essayant d'empêcher le gaspillage que le système des travaux en régie a amené dans notre département des travaux publics, j'agis dans l'intérêt de la classe laborieuse, mais je n'ai jamais fait la promesse de favoriser spécialement cette classe au détriment des citoyens en général. Il est évident que si l'argent se dépense inutilement pour certains travaux ou certaines améliorations, c'est autant de moins à dépenser pour d'autres et c'est autant de travail de moins pour la classe ouvrière.

Je sais qu'avec notre système actuel de travaux publics, grâce au manque de méthode dans ce département, que le travail à la journée tel que fait dans le passé, a fait perdre des centaines de milliers de piastres à la Cité.

Je suis en faveur de demander des soumissions pour toute entreprise de travaux publics, mais je veux en même temps que la ville soumissionne elle-même et qu'elle inclue dans ses soumissions un montant pour les salaires de ses fonctionnaires, tout comme un entrepreneur doit le faire.

Et je veux de plus que la ville soit aussi sévère dans ses estimés qu'un entrepreneur le serait. Plus que cela, je voudrais que l'on tienne responsables, les ingénieurs qui préparent ces estimés, de l'exactitude de leurs chiffres et voir à ce que ces chiffres ne soient pas surpassés. Je ne tolèrerais pas que nous soyons constamment, comme nous le sommes actuellement, à demander du temps et des montants additionnels pour compléter un travail quelconque et dans certains cas jusqu'à $150,000, ou ce qui est pire encore, des montants pour recommencer ce qui a été mal fait par suite du manque de système.

Je crois que ma position sur cette question est juste, en tout cas, je suis prêt à la défendre et à en porter toute la responsabilité.

La troisième question sur laquelle le Commissaire Ainey et moi, ne sommes pas en harmonie, et qui est peut-être la plus importante, est celle du tramway. M. Ainey a vu tant de méfaits se commettre au nom du tramway à l'hôtel de ville, qu'il est maintenant rebelle à toute reprise des négociations. Il ne pouvait croire, comme moi, qu'il y avait autant de maux commis au nom de "l'anti-tramway" qu'au nom du "tramway", et jusqu'à ce que l'imbroglio ait été réglé, ces maux ne feront que s'accumuler et semer la confusion sur toutes les autres questions. C'est mon opinion que le délai ne peut qu'aggraver les griefs qu'entretiennent ceux qui sont opposés au règlement de la question.

Je réitère ce que j'ai dit, à l'effet que c'est commettre une grande injustice à l'égard des districts de notre ville qui n'ont pas un service aussi bon et des taux aussi raisonnables que dans les autres districts, que de retarder le règlement de cette question.

Le Commissaire Ainey a envisagé si longtemps cette question au même point de vue que son collègue, l'ex-Commissaire MacDonald, qu'il ne peut plus maintenant l'étudier sous un autre aspect, et c'est peut-être la raison pour laquelle il réclame de la compagnie un pourcentage de 25% sur ses recettes brutes, des taux de passage moins élevés, un siège pour chaque voyageur, l'enlèvement de la neige fait exclusivement aux charges de la compagnie et autres conditions également draconiennes.

C'est mon opinion que plus nous ferons des conditions onéreuses à la Compagnie, moins nous obtiendrons un bon service, et ce manque de facilités de transport sera plus spécialement au

détriment de la classe laborieuse qu'il représente.

Pour résumer, je dirai que tous mes efforts se concentrent vers une amélioration du service, une échelle de taux uniformes, c'est à dire, ce que réclame le plus la masse de nos concitoyens, et la classe laborieuse, en particulier.

L'annexion de Maisonneuve

Une question qui ne doit pas être omise dans une discussion comme celle-ci, sur les affaires d'intérêt général municipal, c'est le danger auquel s'expose Montréal par l'annexion possible de Maisonneuve. On ne se rend que généralement pas compte probablement de l'effet que cette annexion pourrait avoir sur nos finances municipales.

Cette ville MODELE qui a grandi à côté de la nôtre a la plus grande dette per capita du monde: c'est-à-dire, $600.00 par tête. Avec une valeur foncière cotisée à $25,092,586., sa dette est de $17,069,411. et aujourd'hui, Maisonneuve a un hôtel-de-ville de luxe, une caserne de pompiers, dont la munificence rappelle quelque peu un chef d'oeuvre de l'art antique: un bain public devant lequel pâliraient les fameuses piscines de Pompéi et d'Herculaneum: un parc public de plus de 600 arpents, qui coûtera, une fois fini, près de $12,000,000; un stadium projeté pouvant accommoder 18,000 personnes, monument attestant l'esprit public des hommes qui ont un si grand intérêt à la Cité de Maisonneuve: un marché qui ferait l'ornement d'un boulevard de Paris, et qui excite naturellement l'envie de nos concitoyens de la partie nord, qui, eux, réclament depuis si longtemps un marché; tout, enfin, pour attester d'une façon éloquente la belle extravagance commise en vue de l'annexion prochaine à la Cité de Montréal, à laquelle on fera porter naturellement le fardeau de la dette, quand le moment psychologique arrivera.

Si notre dette de $100,000,000. et ses charges d'intérêts de $5,000,000 qu'elle comporte, sont déjà un fardeau écrasant, le public de Montréal se rend-il compte des perspectives que cette question nous fait entrevoir?

La ville de Maisonneuve fait face à un déficit d'un million et emprunte annuellement pour payer ses charges d'intérêts; est-ce que les contribuables de Montréal vont rester silencieux à mesure que cette dette augmentera d'année en année, et acce[illegible] ensuite le fardeau sans protester?

Les bureaux de recherches municipales

Nous avons certainement besoin à Montréal d'une organisation qui accomplirait un travail de réforme municipale, semblable à celui qui est accompli dans les autres villes, par les Bureaux de Recherches Municipales. Nous possédons déjà des organisations qui ont un même but, sur les régistres desquels s'inscrivent les noms de quelques uns de nos citoyens les plus importants notamment, l'Association des Citoyens, mais cette association s'est spécialisée, pour ainsi dire, dans certaines branches de la politique municipale, et à moins d'un changement dans sa politique, elle ne peut mettre en application les principes adoptés par les Bureaux de Recherches Municipales. Mais si ces mesieurs, veulent réellement accomplir un travail sérieux pour leur ville, ils peuvent s'aboucher avec d'autres corps publics, et voir à ce que des changements se fassent dans notre administration, de façon à remettre nos finances sur un meilleur pied d'affaires,, dans les conditions actuelles à l'hôtel-de-ville, il est absolument impossible, en dépit des meilleures intentions, d'apporter le soulagement que la situation exige.

Une organisation de ce genre, qui aurait pour mission d'avoir constamment l'oeil sur le progrès de la vie mu-

nicipale, éparg erait des millions de dollars à la Cité.

Un autre moyen, serait l'intervention intelligente et conséquente dans les affaires municipales, des directeurs de journaux. L'intérêt que les journaux portent aux choses municipales est plus ou moins secondaire, et dans la plupart des cas l'on n'accorde une attention particulière à une chose que pour en signaler les fautes. Si l'on en juge par les éditoriaux dont nous sommes occasionnellement honorés, on pourrait croire qu'avec un seul trait de plume, tous les obstacles peuvent s'évanouir, que la dette peut se réduire d'elle-même, la liste des salaires diminuer et le revenu augmenter.

Les journaux sont souvent portés à démolir, mais je pretends qu'ils ne devraient pas décourager les efforts que nous faisons pour améliorer, à moins d'avoir, à l'avance, quelque plan pour réédifier. Nous avons absolument besoin de l'appui désintéressé des journaux, dans l'application des réformes. Plus que jamais, il nous faut cet appui dans les suggestions qui nous seront faites pour apporter un peu de soulagement à notre situation financière. Nous avons besoin d'un revenu plus grand, d'experts pour réorganiser notre système et notre personnel, en même temps que l'appui des journaux pour exposer ces choses devant le public, d'une façon raisonnable et franche.

J'aimerais également à dire un mot en passant de la façon dont nos travaux publics sont exécutés.

Il est évident que l'état de nos rues est des plus déplorables, particulièrement si l'on considère les sommes d'argent considérables qui ont été dépensées en pavages. Pourquoi a-t-on engagé autant d'argent dans les rues éloignées de la ville, tandis qu'au centre de la ville, où le trafic est le plus grand, qui soit, elles sont laissées dans un état absolument pitoyable.

On cite plusieurs cas actuellement où la fondation de pavages permanents a été fait, il y a deux ans, et où l'asphalte doit en constituer la surface, et qui aurait dû être placé immédiatement, mais qui cependant est encore à venir. Le résultat est que lorsque nous serons prêts à faire le posage de l'asphalte la fondation sera détériorée, et conséquemment moins durable. Si les pavage étaient chargés aux propriétaires, comme nous le suggérons, ceci n'arriverait pas.

C'est ici encore qu'apparaît la nécessité d'avoir des experts pour réorganiser notre système, en confier la charge à des chefs capables, que l'on rendrait responsables de ce qui se ferait.

Il est bon de se rappeler qu'il est important que nous formulions dès maintenant pour l'an prochain un plan pour l'amélioration de notre ville, et c'est à la Législature de Québec que nous devons demander l'autorisation de faire ces changements dans notre charte.

Au cours de ces quelques semaines, les hommes que vous avez élus pour gouverner notre ville discuteront les divers projets d'amendement de la charte, dans le but d'amener un chan-

gement, mais il est très probable que ces projets prendront la forme d'un changement radical dans les méthodes d'administration à l'Hôtel de Ville, méthodes qui ont prévalu depuis des années au détriment des contribuables. Et c'est parce que je n'entrevois aucune perspective de mesures dont l'adoption nous permettrait de transformer tout le système, que je dis qu'il est du devoir des contribuables de Montréal, de savoir quels moyens ils doivent prendre pour protéger leurs propres intérêts, et que je leur conseille d'être prêts à s'en servir, en temps opportun.

Il est encore temps d'améliorer notre situation et de sauver quelques millions des deniers du peuple, si les corps publics veulent prendre l'initiative d'un mouvement dans ce sens, et si tous veulent coopérer et agir en commun pour soumettre à la Législature un plan qui aura pour but d'amener la réduction de notre dette, une diminution de nos charges d'intérêts, la nomination d'experts pour la réorganisation de nos départements, la préparation d'un plan d'ensemble, d'un programme bien arrêté d'une administration générale, qui nous indiquera la véritable méthode à suivre pour les annexions, les expropriations et les améliorations à venir, de façon à en connaître la limite, et les plus sages moyens de les amener à bonne fin.

Tel est, en résumé, ce que les citoyens de Montréal peuvent faire et ce qu'ils doivent faire dès maintenant. Groupez-vous, élaborez un plan et, en votre propre nom, exigez de la Législature les réformes dont notre Ville a besoin.

Le temps des demi-mesures est passé. J'ose croire qu'il y a suffisamment de citoyens animés d'esprit public parmi nous pour constituer un groupe de gens qui oublieront leurs différends afin de tenter un effort dans le sens que j'ai indiqué.

Je suis convaincu que si l'on adoptait cette suggestion, si une députation de citoyens soumettait elle-même à la Législature un plan qui permettrait de disposer de cette grave question qui chaque année cause tant d'agitation elle aurait l'appui de ceux qui dirigent cette province, car ces derniers doivent déplorer autant que tous les citoyens sérieux, la situation dans laquelle se trouvent nos affaires municipales.

* * *

En terminant, j'attire votre attention sur l'importance qu'il y a de régler définitivement certaines questions pendantes.

Je mentionnerai entre autres questions, celles de l'expropriation de la M. W. & P. Co., de l'abolition des traverses à niveau, véritable menace à la sécurité d'une portion de notre population, le règlement d'une réclamation, depuis longtemps exigé, par les propriétaires du Boulevard Saint Laurent nord, à qui l'ancienne Ville Saint Louis enleva une lisière de terrain pour y construire un trottoir, l'élargissement de la rue Saint-Denis nord, la fameuse question des abattoirs, le règlement des indemnités à être accordées aux propriétaires du quartier Hochelaga, affectés par le changement de niveau de leurs rues, et tant d'autres qui attendent une solution des administrateurs actuels

A BUREAU OF MUNICIPAL RESEARCH

A Half-Hour Talk with Members of the Builders' Exchange, Thursday, October 5th, 1916.

Within the last few decades there has been a constant demand for change in the form of our civic governments, grown out of the public desire that "all things be done decently and according to order". One system has superseded another in an effort to abolish the evils and intrigues which had become identified with many municipal governments, only to realize after some experimenting that the evil was not so much in the system as in the men elected to office.

The exercise of the rights of citizens to elect representatives to administer their public affairs, had resulted, in more cities than one, in the reign of the political boss, who, through fair means or foul, manoeuvered the proletariat, and established what was really an autocracy under the guise of government by the people. There were not lacking those who took this as an indication of the failure of popular government, an insinuation that threatened the very foundations of our dearly-bought liberties. Popular government cannot fail because it must not fail.

Fortunately, from time to time there arose a number of public spirited citizens who undertook to solve this problem. To ascertain why, with the principles of democracy theoretically sound, they should prove such a lamentable failure when put into practice — to find a remedy for the evils that had corrupted civic politics, and to dispel for all time the doubt that the people, the great mass of voters, were capable of self-government.

One weakness in the application of the principles of democracy was found to be this:—The right to vote carried with it a serious obligation which had been overlooked; the vote was the voice of the people given speech only after centuries of turbulence and revolution fed by a people's desire for self-government, and which would not be satisfied by anything short of complete fulfillment. What had been forgotten in these latter days, and what had perhaps become more necessary in our day than at any other time in the history of our political liberty (largely through the evolution of political machinery), was that the obligation lay not in electing honest and efficient men but to see to it that these men discharged their duties by the people honestly and efficiently. This, I would like to emphasize, as the underlying principle of popular government—every citizen who votes should know how his city is governed — and therein lies the "raison d'être" of a Bureau of Municipal Research ,to see to it that our

administrators represent and act for the people honestly and efficiently.

This idea was first put into practical form in the City of New York some ten years ago, by a number of young men who had given serious thought and study to the great question of municipal reform. There were other public bodies in existence in New York at that time which had been organized for the purposes of civic reform, but the Bureau of Municipal Research took a new line of action.

Briefly speaking, their object was first to get funds subscribed by citizens who were absolutely free from all political affiliations or governmental alliance, with these funds to employ a group of experts to find out what the city government was doing, how organized, what system was being used, how departments were run, in a word to make a complete survey of the whole civic machinery, and to arrive at conclusions as to the best methods to be adopted to secure highest efficiency in the transaction of the city's business.

And the term "highest efficiency" covers all things desirable in civic government. It means maximum value for minimum outlay; it means alert, intelligent service of public employees; it means public works done to stay done; it means improvements for the benefit of the citizens not for the benefit of the exploiters; in fact "highest efficiency" reduces the public debt, controls the budget and opens the doors of progress.

At first a tentative trial was given to the idea by appointing a staff (independent and apart from the city's employees) to carry out this theory of reform, the funds being supplied by one citizen subscribing $1,000 per month for the first twelve months. So encouraging were the results that he laid his plans before two well-known philanthropists of New York, and with their assistance the first permanent Bureau of Municipal Research was established.

Their methods differed from these of other municipal workers in this, that while other reformers had contented themselves with criticizing and holding up to public contumely the shortcomings of a badly administered city, the new Bureau proceeded in a quiet, unobtrusive way to undertake a constructive policy — they were to build up, not to tear down.

They took as a basic principle that a civic official (one appointed as head of a department) was frequently handicapped by antiquated methods in force in his department, established through precedent or red tape previous to his appointment and which he was in many instances unable to abolish unless aided from the outside by some powerful, impartial influence. Incompetent employees placed through patronage was another thorn in the civic flesh which, the Bureau recognized, a departmental head (often an appointee of the same system) was helpless to offset. Officials elected to office by the people, frequently found themselves seriously handicapped and their effort in reform blocked by the acts of their predecessors in office, very often inheriting a legacy of badly-begun, partly completed projects, originally undertaken with a reckless disregard of public monies, and whose authors had departed leaving behind them no workable, pre-arranged or well-defined plan to guide the new administration.

With all this in view the Bureau of Municipal Research first proceeded to acquire the good will of the heads of departments and members of the civic government, by showing them that their object was not criticism or self-glorification, but simply co-operation in civic administration.

The assistance of the press was also enlisted, but with this clear under-

standing, that as it was the avowed principle of the Bureau to give the man directly responsible for a proposed reform (that is the departmental head concerned) an opportunity, first, to rectify the wrong, no newspaper notoriety was to be given to their work or their findings or recommendations, until such time as the Bureau of Municipal Research had notified the press that their efforts (first with the individual head of the department, failing results, then with the executive) had been futile, in which case the people were to be shown wherein their interests were being sacrified and any redress possible pointed out. They took for granted that a man appointed to the charge of an important civic office was ambitious to have the functions of that department performed at the highest possible standard. The futures of these men, their careers, practically lay in that department, and the more successfully his department was adadministered the more successful was that man's career — in other words, they struck the note of personal ambition. They lifted from the shoulders of departmental heads all responsibility of patronage interference, because any suggestion they made carried with it the seal of approval of the highest authority in its particular line, and no variation from existing conditions was outlined without at the same time submitting proofs of the success of the suggestions and the eventual gain to the city. Their work was on a plane beyond the machinations of the lobbyist and manipulator of civic politics.

The movement was a success from the start. Official heads which had become calloused to the ridicule which had been launched at them in season and out of season, were immediately captivated with the frank, broad-minded policy of the Bureau's experts, gave them every assistance in their power and gladly co-operated with them, and if the Directorate of the Bureau of Municipal Research have had cause to appeal to higher assistance than the heads of departments, there has been nothing heard of it in the many cities in which this principle of civic reform has been adopted.

To repeat — their method is not one of fault-finding, it is rather a paving of the way for scientific administration of the city's business. Their watchword are three: Research, Publicity, Co-operation.

Research — to find out facts.

Publicity — making known these facts so that the people who pay the bills, will always have accurate information.

Co-operation — with civic officials in putting into practice improvements which Research had shown were necessary.

Having seen the desirability and utility of these methods, our next consideration is the need of the City of Montreal for such an institute. In this connection a few remarks bearing on the present condition of the city's finances will not be amiss, and I will endeavor to follow out the methods of the Bureau of Municipal Research, and avoid fault-finding, merely pointing out what I consider the unbalanced condition of our civic finances. Our civic [illegible]:

Funded Debt . . . . . $100,000,000 up to January 1st, 1916 This, as compared with a taxable property value of over $[illegible],000. Contrast this debt of $100,000,000 with the following: The debt of the City of

St. Louis is . . .	$21,000,000
Cleveland	57,000,000
[illegible]	51,000,000
Detroit	18,000,000
Buffalo	32,000,000

Then we must consider the drain the interest charges on this heavy debt puts on our revenue, and the serious handicap it is to the progress of the city's works. Our interest and sinking fund charges in 1917 will be:

Interest on founded debt	$4,289,877
Interest on floating debt	270,000
Sinking fund	540,000
Or a total of.	$5,100,267

to be paid next year out of our revenue. The interest charges alone, as apart from sinking fund, in other cities are:

St. Louis	$ 862,000
Cleveland.	1,600,000
Pittsburgh	1,698,000
Detroit	683,000
Buffalo	1,383,000

or some three million dollars or more of a margin in interest charges alone with which to look after the improvements of their cities, to give their citizens proper protection in health and sanitation, and to better living conditions generally for the masses.

While there is no doubt whatever that the people's money has been squandered, it may surprise some thinkers to learn that by comparison with the twenty largest cities on this continent, Montreal falls far short of receiving a revenue proportionate to her population.

In this connection I have considered the size and importance of a city to be reflected in its population, and assumed, that to be the fairest basis of comparison in estimating the expenditure required for its proper administration.

If we are to consider the revenue of our city as stationary at any time, what latitude is there for progress? Should our first step not be to determine what amount is required to administer the city, with due regard not to overburden any section of the citizens, and determine our revenue accordingly. The theory that our revenue, having reached a certain point, is sufficient to administer the city and that we must make our requirements to fit in, regardless of all other considerations, is surely a faulty one. This quite overlooks the fact that if a city does not go forward it goes backward, there is no standing still.

A glance at the property tax rate is, I think, apropos at this point. As compared with some of the larger American cities it gives this result:

Cities	Per thousand including school tax
Montreal	$15.00
New York	17.90
St. Louis	21.60
Cleveland	14.65
Pittsburg	19.83
Detroit	18.52
Buffalo	29.74
Milwaukee	18.05
Boston	15.62
Baltimore	14.35

so that Boston, New York, St. Louis, Pittsburgh, Detroit, Buffalo, Milwaukee, Cleveland and Baltimore charge a higher property tax rate, in varying degree, than ours.

A computation of the revenue we should receive, based on our population as compared with that of the following cities, shows that we fall for short in our proportionate revenue: Compared with:

New York we are	$10,000,000	short
Chicago	8,000,000	"
St. Louis	7,000,000	"
Boston	16,000,000	"
Cleveland . . .	5,200,000	"
Pittsburgh . . .	6,000,000	"
Detroit . . over	3,000,000	"
Buffalo	8,500,000	"

And it must not be forgotten that all these cities collect additional revenues for their local improvements such as pavements, sidewalks, etc. These are not included in the figures given for their revenue, as the cost of these works are covered by special assessments, and the receipts therefrom treated as a trust fund and not considered as part of the revenue proper. In Montreal all expenses for permanent street paving have heretofore been a charge on the general loan fund.

And in drawing attention to a revenue proportionately less than these cities, I might also say that with the exception of the City of New York our debt is proportionately greater, a comparison showing as follows:

Cities	Per capita tax
Montreal	$161.29
New York	172.82
Chicago	27.49
St. Louis	29.72
Boston	113.10
Cleveland	89.26
Pittsburgh	91.93
Detroit	33.65
Buffalo	71.54

Owing to rapid increase of population New York's per capita tax today is lower than ours.

It cannot be urged that these cities are proportionately wealthier than Montreal, and hence their revenue, for if real estate is any indication of a city's wealth, Montreal's property valuation per capita, is greater than any other city on this continent with the exception of New York, Boston and San Francisco.

A tabulated comparison gives the following results:

Cities	Assessed property value per capita
Montreal	$1415
New York	1500
Chicago	1186
St. Louis	1100
Boston	1685
Cleveland	880
Detroit	790
San Francisco	2080
Buffalo	1025

My figures are taken from the official statistics issued by the Department of Commerce at Washington.

To realize how disproportionate are our interest charges, the following table, showing the percentage of revenue necessary to meet this obligation, as compared with other large cities, is very enlightening:

Cities	Interest charges
Montreal. . . .	41.44% of revenue
New York .	25.07% "
Chicago .	[illegible].96% "
St. Louis .	9.78% "
Boston . .	14.04% "
Cleveland .	8.99% "
Detroit . .	[illegible] "
San Francisco .	9.68% "
Buffalo. . . .	9.11% "

With a per capita debt greater than other important cities on this continent, most of which are admittedly successfully administered, with a revenue from three to sixteen millions less than it would be if computed on a basis proportionate with those cities, with a drain on our revenue for interest charges greater beyond all comparison than any of those cities, it will readily be conceded that the condition of our finances is unbalanced, and my object in bringing this particularly to your attention is to show the great need for a scientific survey of our whole administration.

There was no occasion for me to speak of the necessity of economy — the veriest tyro in civic affairs will admit that without question — but I think many here will agree with me that cutting down one's expenditure is not always real economy, for we may postpone some very necessary work and cut down our expenses only to pass on to some future administration the need of greater expenditure through the delay.

On all sides we hear the demand to cut down our huge salary list — stop the waste is the cry, dismiss the unnecessarily large staffs. That is all very good. But let me ask who in any given department at the City Hall will point out the clerks whose services are to be dispensed with? Will it be the head of the department — some of the heads of our departments have been appointed through influence — do you ask such a man to overlook the power of that influence and cut off the dead wood, for you must not forget that the influence that placed the incompetent must necessarily have been greater than that which placed the man properly qualified? Do you think that power will still lift its head to protect that incompetent, and would it not be more than human to expect any man to dig his own grave, as it were? You have no warranty at all for the belief that cutting down the staff, reducing the salary list at haphazard, without a proper study by qualified experts, will effect a saving for the city.

Reorganization and scientific systematizing by experts is the first logical step towards economy in such a large administration as the City of Montreal. I venture to say there is not a successful business man of any standing in this community but has found it necessary within the last twenty five years to reorganize and systematize his business, more particularly the accounting departments. And even if we imagine our salary list cut in two (which is a rather wild computation) and which will mean a reduction of two million dollars, our revenue would still be inadequate to the city's needs, and requires readjustment.

It is true some of our high officials are paid salaries out of all proportion to the salaries paid high officials of large and important American cities for similar services; it is true our governing body, our Mayor, Controllers and Aldermen are a luxury when we consider the remuneration paid for similar services in these large American cities. The salary of the Mayor of Montreal is $10,000, that of Detroit $5,000, Buffalo $5,000, San Francisco $6,000, Milwaukee $4,000. Our aldermen are paid $1,500. per annum, with an additional $1,000. to the Chairman of the Legislation Committee; Detroit and Cleveland pay their aldermen $1,200. per annum; Baltimore, Buffalo and Milwaukee $1,000. Cincinnati $1,150. Amongst the large cities with which comparisons were drawn, only Washington and New Orleans have Commissioners. Washington's Board of Commissioners is appointed, and is the sole governing body of that city; they receive $5,000. a year. New Orleans' Board of Commissioners is elective, and there is no other governing body, their salaries are $6,000. per annum, with the presiding officer's salary of $10,000, and I may mention this official is practically the city's manager.

Our governing body altogether costs the city of Montreal $71,000. per annum in salaries alone — we will say nothing of how expensive they are in other ways. Detroit's expenses for similar services is $55,000; Cleveland's $43,000, St. Louis $62,200, Pittsburgh's $68,500, Buffalo's $41,000 and Boston

on the basis of whose revenue we should draw $16,900,000 more per annum. Boston pays $23,500 to her governing body as against Montreal's $71,000. per annum.

Our fire chief and police chief receive from 30 to 40 p.c. higher salary than the chiefs of many large American cities, notably, Boston, Buffalo, Cincinnati, Detroit, while the rank and file of our police and fire departments draw proportionately less. Much has been done within recent years to improve our police force, and we are very proud, and justly so, of our fire fighters, but we pay these men altogether too little when the hazard of their occupation and the service they render to the community are taken into account, and from $150. to $400. per annum less than many American cities.

Who is going to undertake the standardization of the immense salary list which the city pays, aggregating $4,350,000 a year? Who will pass on the fitness of the employees and the reliability of the system in each department? Who will decide on the efficiency of our engineers and our engineering methods?

It is because I recognize the difficulties in the way of real reform along these lines that I have asked for experts to study our administration and standardize our salaries and the grading of our employees, and as this has been denied to me I feel our only hope lies in the citizens of Montreal undertaking [illegible] work according to the methods so successfully followed in many large American cities.

It may appear something of an anomaly to one not acquainted with the intricacies and details of our municipal administration that I, who see the necessity for such reforms, do not proceed to put them into effect. I can only say frankly, to those who are so unfamiliar with atmospheric conditions at the City Hall as to put such a question, that there is no permanent practical relief possible under present conditions. I hope I do not have to speak more plainly.

As to the steps necessary for the formation of such an Institute in this City, it had occured to me that if one of our leading organizations of business men, such as yours, would take the initiative, and by communicating with other public bodies in Montreal, requesting that a delegation from each should meet and discuss the formation of such a Bureau, it might be the first step towards the accomplishment of what is desired.

The City of Toronto went about it this way. A few prominent business men applied themselves to the task, decided to find out how to obtain a complete survey of their civic administration, communicated with the New York office, the parent organization, of the Bureau of Municipal Research, to ascertain whether men specially fitted for the work required were available. They were, and in connection with what is called the field work of the Institute, and for a nominal sum, the

Bureau being endowed for the good purpose of making their work as widespread as possible. Having learned what the probable cost of this survey would be, the next step was to secure the financial support necessary. They started out to obtain the subscriptions of 100 men, and they found 150. Thus began the movement in the City of Toronto, which has changed the administration of that city from one doing business with a deficit to the happier condition of business with a surplus, and they have only well begun. Their budget now approaches $15,000. a year. They had figured on spending $30,000. a year for a period of five years, but had to change their plans on the outbreak of the war.

DETROIT, admittedly a well managed city, has seen the necessity of systematizing its administration. The Bureau of Municipal Research recently formed in that city will spend $30,000 this year for experts to examine into the internal and external administration of Detroit, and bring it to the same high level as other Bureaus of Municipal Research have done for other cities.

I have been in communication with the Directors of the New York office, and they have placed all their resources at our disposal. They have experts of the highest standing in budget making, systematized accounting liquidation of public debt, utilization of sinking funds, interdepartmental co-operation; men who have studied and are seeking to apply the best principles of European Municipal government to our American cities, the benefit of whose assistance and advice is yours for the asking, and at a cost sufficient for expenses only. They will tell you how to secure the funds for your organization and its upkeep, how to place your institute where it will be a permanent bulwark of the rights of the people to govern for the people. New York's bureau spent $12,000. the first year of its existence, its annual budget now exceeds $100,000. Branches have been formed in PHILADELPHIA, CHICAGO, PORTLAND, Ore., DETROIT, CINCINNATI and many other large American cities, as well as in TORONTO, and new branches are being constantly formed. They will hold a convention in the end of November at Springfield, Mass., and the best proof of the success of the idea is its rapid growth.

They have reorganized the New York Department of Finance, they have so improved the system of collection of water rates in that city as to increase the revenue of that department by $2,000,000 and thus avoided increasing the water rates. They have recovered from the Street Railway Companies nearly three quarters of a million dollars in connection with street paving, introduced a new purchasing system, reorganized Manhattan's Department of Public Works, arrested the steady increase of the tax rate, and by systematic budget-making arranged for its decrease.

A Bureau of Municipal Research can

give to Montreal cleaner, better government and more efficient administration of public affairs; it will be a latter-day Vigilance Committee whose very existence will warn off professional exploiters with whom we have become so sadly familiar; it will stimulate our citizens to the full exercise of their political liberties, the right to vote and to see that their representatives do their duty; it will afford to the student of municipal government facilities for broadening his knowledge of civic affairs.

But it must not be forgotten that all political bias or affiliations must be laid aside. The officers to whom the work of the Bureau will be entrusted must forswear all partisanship and all benefits to be derived from transactions with the City, otherwise your Institute would be a failure before it had well begun.

The next decade will witness a greater and more important development in this country and particularly in the City of Montreal than any other similar period of our history. With the cessation of the world's warfare, the running of the two new transcontinental railways, opening up our rich, fertile areas to an expected flood of immigration, Montreal, as the natural head of ocean navigation and the financial centre of Canada, should hum like a beehive.

Will we be prepared for our commercial, industrial and realty expansion? With a depleted treasury, an expansive government, hand to mouth methods in our ordinary, every-day upkeep, what city could rise to her best and fullest development under such conditions? Supposing that on a conservative estimate we double our population in the next twenty years, improved traction facilities opening up suburban properties will prevent congested populaton of any district and give better homes, but from where will the money come for public works in these new areas? Where will we get the money for boulevards and parks for the masses, and even if we are given the money for these, are we to proceed in the same blind way with our expropriations and annexations of adjoining municipalities without any general plan that will give us uniformity of street lines and building regulations.

All this can be remedied by a Bureau of Municipal Research. I am sure once the business men of Montreal are convinced of the power, scope and efficacy of a Bureau of Municipal Research, you will find that this city will take to this genuine reform in civic government with the same readiness and success that has marked its foundation in every city thus far.

Before closing I would like to say a personal word of the administration that is at present endeavouring to improve the financial situation of our city. I have shown you how our interest and sinking fund charges eat into our revenue, how even with a salary reduction beyond all reasonable expectation, we would still have insufficient funds to administer the city.

We are giving most serious thought and study to the budget for the coming year, and we have been seeking new sources of revenue to avoid the necessity of increasing the realty tax, and to endeavour to obtain from a section of the population who derive all the benefits without giving anything in return, some contribution towards the expenses of the City. No matter what the sins of our predecessors have been, there is at present an earnest effort being made by your civic officials to eliminate wasteful methods.

Failing expert investigation the results must be slow in appearing. If we are to have any real success, we require above all the confidence of the people. Rival press interests who seek to grind us to their will, as between millstone, do more harm to the public, by destroying their faith in the administration, than they can possibly do to the administrators themselves. We cannot be manipulated by the howling of an organ to suit its financial backers; we cannot follow blindly the policy of newspapers which would fix a tax rate for any public department regardless of the debit and credit items in that department's account, or its deficit or surplus.

Pending a Bureau of Municipal Research, and its results in our civic government, I ask that public judgment be reserved until the full development of our plans for reconstruction.

